



RÈGLES DE LA RÉGATE 20

Cet ensemble de règles "Regatta Rules 20" (ci-après dénommé RR 20) est l'un des documents de base de NAVIGA et a été créé conformément aux autres documents de base de NAVIGA. Avec cette révision du RR 20, une tentative a été faite pour maintenir les différences entre les règlements de compétition de voile du RSD et du RR 20 aussi petites que possible. Il devrait donc continuer à être possible pour les pilotes de participer aux régates des deux associations sans problèmes majeurs d'adaptation.

Cependant, quelques modifications et ajouts ont été apportés pour mieux répondre aux besoins spécifiques de la voile RC.

La première version a été réalisée par M. Création du Mag. H. Türk.

Révisions :

2011 Chef de section M. Karl Schmidt

2020 Chef de section M. Karl Heinz Buchegger

RR 20 – Partie 1 Édition 20.0

Partie 1 Présentation

Après que les règles de régate 12 aient résisté pendant longtemps, les règles de régate 20 sont publiées. La réédition du livret de règles complet de la régate n'inclut aucun changement de règle significatif. Un reformatage principalement textuel a été effectué : des points plus petits ont été adaptés aux circonstances actuelles des omissions connues ont été corrigées. Il n'y a aucun changement dans les règles de priorité qui sont importantes pour une régate. Les changements individuels dans les règles de classe qui ont eu lieu entre-temps seront inclus dans les règles de régate 20 et intégrés dans un ensemble commun de règles.

Portée de ces règles

a) Période de validité :

Ces règles de régate NAVIGA sont valables dès leur publication et remplacent complètement les règles de régate 12, qui perdent leur validité à la même date. La validité de ces règles de régate 20 - avec d'éventuels ajouts - sera maintenue au moins jusqu'à la fin de 2022. Si aucune nouvelle règle n'est publiée à ce moment, ces règles restent valables dans leur intégralité.

b) Application obligatoire de ces règles :

Ces règles sont contraignantes pour toutes les régates de voile officielles NAVIGA.

Dans tous les cas, ce sont :

- * Championnats du monde
- * Championnats Continentaux
- * Régates Internationales

Il est recommandé aux organisations affiliées à NAVIGA d'organiser également des événements nationaux conformément à ces règles.

Événements officiels NAVIGA

Voir le règlement général du concours Naviga définitions

Les définitions des termes et les introductions aux parties individuelles ont la même priorité que les règles.

RÉGATE

Une régata se compose de plusieurs manches, elles-mêmes composées de plusieurs courses (selon le système et le nombre de partants). La somme des résultats partiels des courses individuelles donne un résultat de régata, dans lequel les exigences des systèmes individuels doivent être respectées.

PASSAGE

Une manche fait partie d'une régata. C'est la somme des courses requises jusqu'à ce que tous les voiliers aient couru.

REPORT

Une course reportée est une course qui ne commence pas à l'heure prévue mais qui peut être courue à tout moment déterminé par les officiels de course.

ANNULATION

Une course abandonnée par le comité de course ou annulée par le jury est nulle mais peut être recourue.

ABROGATION ou RESILATION

Une course suspendue est une course qui, sur décision du jury, ne compte pas pour le score final mais elle peut être recourue.

ASSISTANT

Un assistant est toute personne appelée à assister le pilote lors d'une régata.

EN COURSE

Un bateau est en course depuis son signal préparatoire jusqu'à ce qu'il finisse et franchisse la ligne d'arrivée et les marques d'arrivée, ou ait abandonné, ou jusqu'à ce que le comité de course ait signalé un rappel général, un report ou un abandon.

DÉPART

Un bateau prend le départ si, après son signal de départ, une partie quelconque de sa coque ou de son équipement, coupe la ligne pour la première fois

ARRIVEE

Un voilier termine dès qu'une partie quelconque de sa coque ou de son équipement franchit la ligne d'arrivée dans le sens du parcours depuis la dernière marque, après avoir effectué sa pénalité, s'il y en a une, selon la règle 52.2.

LOFER

Lofer est un changement de cap vers le vent.

VIREMENT DE BORD

Un voilier vire de bord à partir du moment où il est bout au vent et jusqu'à ce qu'il soit emporté en virant vers une route au plus près avec le foc et la grand-voile sur la même amure.

ABATTRE

Abattre est un changement de cap en s'éloignant du vent.

EMPANNER

Un voilier commence à empanner au moment où la bôme de sa grand-voile franchit la ligne médiane dans un vent portant. Il termine l'empannage lorsque la grand-voile est pleine sur l'autre amure.

SUR UN BORD

Un voilier est sur un bord (bâbord ou tribord) sauf quand il vire ou empanne. Un voilier est sur le bord correspondant à son côté au vent.

AU PRES

Un voilier navigue au près quand il est le plus haut possible afin de pouvoir remonter au vent avantagement.

SOUS LE VENT ET AU VENT

Le côté au vent d'un bateau est le côté qui fait face au vent. Cependant, lorsque vous naviguez directement au portant ou plus bas, le côté sous le vent est le côté sur lequel se trouve sa grand-voile, l'autre côté est le côté au vent. Lorsque 2 bateaux sont engagés sur le même bord, le bateau sous le vent de l'autre est le bateau sous le vent. L'autre est le bateau au vent.

ROUTE LIBRE DERRIERE ET ROUTE LIBRE DEVANT

Un bateau est en route libre derrière lorsque sa coque et son équipement normalement positionné sont derrière une ligne droite passant transversalement au point le plus à l'arrière de la coque et l'équipement de l'autre bateau position normale. L'autre bateau est alors en route libre devant. Ils sont engagés lorsqu'aucun d'eux n'est en route libre derrière ou lorsqu'un bateau situé entre eux établit un engagement. Ces termes ne s'appliquent pas aux bateaux sur des bords opposés, sauf si la règle de priorité 18 s'applique.

ROUTE NORMALE

Un parcours qu'un bateau effectuerait, en l'absence des autres bateaux désignés dans la règle par ce terme, afin de terminer le plus rapidement possible. Il n'y a pas de véritable route normale avant le signal de départ.

MARQUE

Un objet tel que les instructions de course exige d'un bateau qu'il le passe d'un côté spécifié. Cela n'inclut pas les objets qui y adhèrent accidentellement ou temporairement.

OBSTACLE

Tout objet qu'un bateau, naviguant directement vers lui et à une longueur de bateau de lui, ne peut pas passer sans modifier sensiblement sa route. Un objet qui ne peut être dépassé en toute sécurité que d'un côté et une zone ainsi marquée dans les instructions de course sont également des obstacles. Cependant, un bateau qui est en course n'est pas un obstacle pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus de se maintenir à l'écart de lui ou de lui laisser de la place.

RR 20 – Partie 2 Édition 20.0

Partie 2 organisation des régates

Les règles de la partie 2 traitent des devoirs et des responsabilités du comité de course dans l'administration d'une régate et de la signification des signaux qu'il donne et des autres actions qu'il entreprend.

2.1 Pouvoirs concernant l'organisation, la gestion et l'arbitrage des régates

2.1.1 Promoteur

Les régates sont organisées par :

- a) NAVIGA – Championnats du Monde et Championnats Continentaux
- b) une fédération membre de NAVIGA - régates internationales ou régates amicales
- c) un club reconnu par une fédération membre - régates amicales ceux-ci sont ci-après dénommés organisateurs.

L'organisateur peut utiliser une sous-organisation existante (par exemple un club) pour organiser une régate. L'organisateur d'une régate est ci-après dénommé l'organisateur.

Toutes les régates doivent être préparées, conduites et jugées selon ces règles NAVIGA. L'organisateur doit nommer un comité de course et publier un bulletin de régate décrivant les règlements et les conditions de participation à l'événement conformément à la règle 2.2. (Annonce pour une régate).

2.1.2 Comité de course

Sous réserve de toute directive des organisateurs, toutes les courses doivent être réglées et jugées par le comité de course conformément aux règles et conditions affichées. Le comité de course est l'instance dirigeante de la régate.

Le comité de course est composé de :

- a) un représentant de la Présidence de NAVIGA (uniquement pour les Championnats du Monde)
- b) le jury
- c) la direction de la ligne de départ

Lors des championnats du monde, les membres du comité de course seront confirmés par le comité exécutif de NAVIGA. Les membres du comité de course ont droit à une indemnisation pour la durée de leur activité conformément au règlement NAVIGA en vigueur.

Le comité de course est lié par ces règles et par les instructions de course et doit décider de toutes les questions conformément à celles-ci. Aux championnats du monde et aux régates internationales, la composition et la fonction du comité de course telles que décrites dans cette règle sont contraignantes. Des dérogations peuvent être faites pour toutes les autres régates. Toutefois, ces écarts doivent être annoncés dans l'offre.

2.1.3 Jury doit être composé d'au moins 3 arbitres internationaux. Aux Championnats du Monde, 2 de ces juges doivent être de classe CJ et provenir de 3 pays différents. Des assistants doivent être mis à la disposition du jury si besoin.

Les décisions du jury sont définitives. Il ne peut pas faire appel contre eux.

2.1.4 Commission de course :

se compose de la commission de course et des observateurs. De plus, des assistants sont à mettre à la disposition de la direction de la ligne de départ selon les besoins (secrétaire, assistants techniques, bateau de récupération, etc.). Lors des championnats du monde le responsable de la ligne de départ doit avoir la qualification d'arbitre (CJ), les observateurs peuvent être des personnes connaissant les règles et n'ayant pas de qualification d'arbitre international. Pour 8 voiliers en course, au moins un observateur doit être affecté à la direction du site de départ.

2.1.5 Recevoir des protestations écrites

Le jury est seul responsable de la réception, du traitement, de l'audition et du jugement des réclamations écrites et des demandes de réparation.

2.1.6 Prise de décision

- a) Le Comité de Course et le Jury prennent leurs décisions à la majorité simple.
- b) Le juge de régates prend ses propres décisions après consultation des observateurs sous sa propre responsabilité.

2.1.7 Rejet des inscriptions

Les inscriptions ne peuvent pas être rejetées dans les limites des quotas de signalement définis, à moins que d'autres restrictions de signalement n'aient déjà été spécifiées dans l'annonce. Des quotas de rapports fixes doivent être annoncés dans l'annonce.

2.2 Annonce des régates

L'annonce d'une régates doit contenir les informations suivantes :

- a) organisateur et nom de la régates
- b) que la régates se déroulera selon ces règles, ou si ce n'est pas le cas, tous les changements et ajouts aux règles applicables à la régates
- c) les classes participantes, les conditions de participation et d'inscription (frais d'inscription) et les informations sur les restrictions d'inscription
- d) l'adresse d'inscription et date limite d'inscription
- e) le jour, lieu et heure d'inscription, ainsi que le départ de la première course et le programme de la régates
- f) le système de régates utilisé et les pénalités de remplacement prévues dans la régates
- g) les titres, médailles, certificats et autres prix à attribuer
- h) la liste des fréquences de télécommande autorisées et d'autres informations sur les télécommandes et les quartz interchangeables.

2.3 Instructions de course

2.3.1 Statut

Ces règles doivent être complétées par des instructions de course écrites, qui ont valeur de règles de course et peuvent modifier une règle de course par référence expresse. Cependant, ces instructions de course ne doivent pas modifier les règles de la partie 1 et 4 (règles de priorité) de ces règles de régates.

2.3.2 Contenu

Les instructions de course doivent contenir les informations suivantes :

- a) les écarts par rapport aux règles de régates dans la mesure où cela s'applique à une régates et a déjà été annoncé dans l'annonce
- b) déroulement des courses et programme de la régates avec les heures de départ des classes différentes et le ou les parcours à effectuer. Il est recommandé de faire un croquis des parcours
- c) la description de la ligne de départ, la procédure de départ et tout signal spécial, s'il en est utilisé
- d) la description de la ligne d'arrivée et toutes les instructions spéciales pour l'arrivée
- e) le temps limite pour l'arrivée, si prévu
- f) le système de notation, si le système de régates utilisé s'écarte des systèmes recommandés dans les présentes Règles, y compris toute procédure en cas d'égalité
- g) la description de l'espace de circulation dont disposent les partants lors d'une course (point de départ, lieu de départ) et l'endroit où déposer les voiliers entre les courses individuelles
- h) emplacement des panneaux d'affichage (horaire des courses, résultats des courses, etc.)
- i) quel type de pénalité de remplacement est prévu pour la régates

Les instructions de course doivent contenir les informations supplémentaires suivantes, si nécessaire :

- a) informations sur les particularités de la zone de régates (haut-fond, courants, etc.) signal,
- b) zone de départ (zone où les voiliers doivent se retrouver avant le départ)

- c) un temps limite pour franchir la ligne d'arrivée des voiliers autres que le premier voilier
- d) le nombre de courses nécessaires pour que la régata soit validée
- e) les procédures de mesure ou de vérification
- f) les signaux spéciaux de la régata
- g) les dispositions concernant le retour des voiliers partis trop tôt de la zone de départ
- h) les spécifications sur la façon de procéder après un rappel général

2.3.3 Répartition

Les instructions de course doivent être données lors de l'inscription aux championnats du monde pour chaque voilier éligible. Dans les autres régates, il suffit d'afficher les instructions de course sur le tableau d'affichage officiel.

2.3.4 Modifications

Le comité de course peut modifier les instructions de course avant une course, pendant une régata en affichant un avis en temps opportun sur le tableau d'affichage officiel. Le changement doit être annoncé avant l'appel ou le début du temps de préparation pour la prochaine course.

2.3.5 Consignes orales

Des instructions orales peuvent être données par le comité de course à tout moment pendant une course. Cependant, elles doivent être annoncées suffisamment fort pour être entendu par tous les partants au point de départ. Des instructions orales de toute autre nature ne doivent pas être données, sauf selon une procédure spécifiquement définie dans les instructions de course.

2.4 Signaux

2.4.1 Signaux optiques

Il est recommandé d'afficher visuellement la progression du temps de préparation au point de départ, car de cette façon, vous pouvez toujours voir combien de temps il reste jusqu'au prochain départ. Cependant, le temps de préparation peut également être représenté acoustiquement en comptant par intervalles de pas plus de 30 secondes.

2.4.2 Signaux de départ d'une course

a) Appel et temps de préparation

Chaque pilote doit s'informer en temps utile sur la procédure du système et l'attribution du quartz et préparer son voilier pour le prochain départ en temps utile.

Avant chaque course, chaque pilote doit être appelé au moins deux fois au début du temps de préparation par la commission de course à voix haute et claire en nommant le nom ou le numéro de voile. Le temps de préparation commence dès le premier appel. Il dure 3 minutes et sert à récupérer la télécommande (si elle a été remise), à changer le quartz si besoin, à mettre le voilier à l'eau et procéder aux derniers réglages avant le départ.

b) Si les pilotes sont déjà prêts à partir avant la fin du temps de préparation, ils doivent le signaler en levant la main à la demande de la direction du site de départ. Si tous les partants appelés dans cette course sont prêts, le compte à rebours des minutes de départ peut commencer. c) Compte à rebours de la minute de départ

La fin du temps de préparation doit être annoncée haut et fort par le comité de course et le compte à rebours de la minute de départ commence immédiatement après. En comptant à rebours, chaque intervalle de 10 secondes doit être annoncé. Les 10 dernières secondes doivent être comptées individuellement. Ceci est suivi d'un signal acoustique de démarrage. Si une erreur de temps substantielle est commise lors du signal de départ d'une course, il est recommandé qu'un rappel général soit effectué ou que la course immédiatement affectée par l'erreur soit reportée ou abandonnée.

2.4.3 Autres signaux

Les instructions de course doivent énumérer tous les autres signaux spéciaux et expliquer leur signification.

2.5 Annonce de parcours, changement de parcours ou de course

2.5.1 Chronométrage de l'indication de départ

Le parcours à parcourir doit être annoncé au plus tard lors de l'appel à la préparation et doit être rendu visible en l'affichant sur le panneau d'affichage au point de départ. Si le vent tourne pendant le temps de préparation et que le comité de course souhaite donc modifier le parcours ou déplacer les marques de départ, ou s'il existe une autre raison, le temps de préparation doit être recommencé après l'annonce du changement de parcours.

2.5.2 Déplacer une marque de départ

Avant le début du temps de préparation, le responsable du site de départ peut déplacer une marque de départ.

2.5.3 Avant le signal de départ

La gestion du point de départ peut

- a) raccourcir le parcours à un parcours spécifié dans les instructions de course ;
- b) reporter une course pour indiquer un nouveau parcours avant ou en même temps que le début du nouveau temps de préparation, ou pour toute autre raison ;
- c) déplacer les courses un autre jour ;
- d) annuler la course pour quelque raison que ce soit

2.5.4 Après le signal de départ

Le comité de course peut :

- a) abandonner la course et la faire repartir si une erreur s'est produite dans la procédure de départ
- b) raccourcir le parcours, ou suspendre ou abandonner la course
 - en raison du mauvais temps mettant en danger les voiliers,
 - en raison d'un vent insuffisant,
 - parce qu'une marque est manquante ou déplacée,
 - pour toute autre raison mettant directement en danger la sécurité ou l'équité de la compétition.

2.5.5 ANNULATION

Après la fin d'une course, le Jury ne peut pas l'annuler sans prendre les mesures appropriées conformément au point 6.7.1 (Considération de la réparation).

2.5.6 Aviser les pilotes concernés

Le comité de course doit informer de manière appropriée tous les partants concernés lorsqu'une course reportée ou annulée doit être recourue.

2.6 Ligne de départ et ligne d'arrivée

- a) les lignes de départ et d'arrivée doivent être des lignes entre deux marques.
- b) la ligne de départ doit être à la limite de la marque de départ la plus proche de la première marque (côté parcours de la ligne de départ).
- c) la ligne d'arrivée passe à la limite des marques d'arrivée la plus proche de la dernière marque (côté parcours de la ligne d'arrivée).

2.7 Départ d'une course

2.7.1 Zone de départ

Les instructions de course peuvent spécifier une zone de départ, qui peut être délimitée par des bouées. Celles-ci ne sont alors pas considérées comme des marques du parcours.

2.7.2 Chronométrage au départ

L'heure de départ d'un voilier doit être comptée à partir de son signal de départ.

2.7.3 Mise à l'eau d'un voilier

Cela peut être fait à tout moment, même dans la minute de départ ou après. Cependant, il faut s'assurer qu'un concurrent ne tire aucun avantage en mettant à l'eau son bateau plus tard.

2.8 Rappels

2.8.1 Rappel individuel

Si un ou plusieurs voiliers se trouvent au-delà du tracé définissant la ligne de départ avec une partie quelconque de leur coque ou de leur équipement lorsque le signal de départ est donné, la direction du point de départ doit donner un rappel acoustique clairement audible nommant les voiliers concernés dès que possible.

2.8.2 Rappel général

a) S'il y a soit un nombre de départs anticipés non identifiables soit une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut donner un rappel général par voie acoustique. Sauf indication contraire dans les instructions de course, l'heure de départ de cette course sera redémarrée. Cependant, les voiliers doivent disposer de suffisamment de temps pour retourner à la zone de départ.

b) Les voiliers exclus de cette manche ne pourront plus prendre le départ de la course après un rappel général.

c) Après un rappel général, des règles spéciales pour le traitement ultérieur des départs précoces lors de la prochaine tentative de départ peuvent s'appliquer.

2.8.3 Accrochage

a) Si 2 voiliers s'emmêlent pendant le temps de préparation, ils doivent avoir la possibilité de se dégager.

b) Si 2 voiliers s'emmêlent dans la minute de départ, la minute de départ doit être arrêtée et les voiliers doivent être libérés. Redémarrage à la minute ou au temps restant. Le voilier coupable doit réparer sa faute selon les règles en vigueur.

2.9 Notes

2.9.1 Marque manquante

a) Si une marque est manquante ou déplacée, le contrôle du site de départ doit, si possible, la replacer à sa place prescrite ou en placer une nouvelle de caractéristiques similaires.

b) S'il est impossible de mettre en place la marque ou une nouvelle marque de remplacement à temps pour que les voiliers la contournent ou la dépassent, le comité de course peut, à sa discrétion, changer la marque conformément au paragraphe 2.5.4 (changement de parcours ou annulation de la course).

2.10 Franchissement de la ligne d'arrivée avec limite de temps

Sauf indication contraire dans les instructions de course, dans les courses chronométrées, l'arrivée d'un voilier dans le temps imparti rendra la course valable pour tous les autres voiliers.

2.11 Ex aequo

En cas d'arrivée ex aequo d'une course, les points pour la place pour laquelle les voiliers sont à égalité et la place qui suit immédiatement seront additionnés et divisés également.

Si deux voiliers ou plus se retrouvent dans une égalité dans une bataille pour la première place dans une régates, ou dans une bataille pour les 3 premières places dans un championnat du monde, les voiliers impliqués devraient – si possible - faire une course décisive. Si cela n'est pas possible, les voiliers impliqués doivent soit recevoir des prix égaux, soit partager un prix.

2.12 Reprise des courses

a) Si une course doit être recourue, tous les voiliers qui devaient courir dans la course d'origine sont éligibles pour prendre le départ de la course à refaire.

b) Tout voilier qui a déjà terminé une course au moment de l'abandon n'a pas besoin de répéter cette course et recevra un nombre de points en fonction de sa position à l'arrivée. Les voiliers restants naviguent dans la nouvelle course pour les positions restantes.

RR 20 – Partie 3 Édition 20.0

Partie 3 Exigences générales

3.1 Obligations pour l'immatriculation d'un voilier

Un voilier ayant l'intention de participer à une régata doit se conformer aux règles de la partie 3 avant son signal préparatoire et, le cas échéant, pendant toutes les courses pour éviter une disqualification ultérieure.

3.2 Notifications

- a) L'enregistrement d'un voilier ou d'un concurrent pour la participation à un championnat du monde, un championnat continental ou une régata internationale ne peut être effectué que par la fédération nationale auprès de laquelle le voilier ou le concurrent est enregistré.
- b) Les inscriptions aux régates amicales peuvent être faites par les partants eux-mêmes, à l'aide d'un formulaire d'inscription envoyé avec l'annonce. Si aucun formulaire d'inscription n'a été soumis, le rapport doit être fait de manière informelle par écrit avec toutes les informations contenues dans le modèle de formulaire de rapport en annexe.
- c) En s'inscrivant, le pilote se soumet au présent règlement de régata ainsi qu'aux instructions de course.

3.3 Certificats de jauge

3.3.1 Obligation d'enregistrer les certificats

- a) Chaque voilier qui s'inscrit à une régata doit avoir un certificat de jauge valide, qui est signé par un mesureur autorisé d'une fédération nationale. L'expert est tenu de vérifier les informations contenues dans le certificat de jauge.
- b) Un jaugeur officiel d'une fédération nationale ne peut pas signer de certificats de jauge pour ses propres voiliers.
- c) En cas de changement de propriétaire, le certificat de jauge reste avec le voilier et le nouveau propriétaire doit être inscrit dans le certificat de jauge par un organisme autorisé par la fédération nationale respective.

3.3.2 Préservation du certificat de jauge

- a) Le propriétaire doit maintenir le voilier dans un état qui correspond au règlement de classe. Il doit s'assurer que le certificat de jauge n'est pas invalidé par des changements. Si tel est le cas, un nouveau certificat de jauge doit être demandé et le voilier mesuré en conséquence.
- b) Si des écarts par rapport aux tolérances stipulées dans les règlements de classe sont causés par l'usure normale ou des dommages, le certificat de jauge ne deviendra pas invalide pour les courses déjà terminées, dans la mesure où ces écarts n'affectent pas les caractéristiques de performance du voilier. Cependant, ils doivent être réparés avant le redémarrage du voilier, sauf si le comité de course est d'avis qu'il n'y a pas eu d'opportunité raisonnable de corriger l'usure ou les dommages.
- c) Dans le cas d'une mesure de contrôle, les mesures prises doivent correspondre à celles du certificat de mesure ou être inférieures. Les dimensions supérieures ne sont pas autorisées, même si cela est possible en vertu des réglementations de mesure applicables.

3.3.3. Mesure de remplacement lors d'une régata

- a) Si un concurrent n'est pas en mesure de produire un certificat de jauge pour son voilier lors de l'inscription ou à la demande d'un membre du comité de course, alors un contrôle sera effectué pour ce voilier.
 - b) Si aucune dérogation au règlement de classe n'est constatée, le voilier peut également participer à la régata ou continuer une série de courses sans certificat de jauge.
- Le pilote doit payer un maximum de cinq fois le droit de départ pour effectuer la mesure de remplacement.

3.3.4 Enregistrement de la mesure par l'organisation nationale

Les certificats de jauge délivrés doivent être enregistrés avec la date de délivrance par chaque fédération nationale et conservés dans une liste avec les propriétaires des voiliers.

3.4 Utilisation des voiliers, voiliers de remplacement

3.4.1 Nombre de voiliers par concurrent

- a) Chaque partant ne peut participer qu'avec un seul voilier dans la classe respective.
- b) Chaque concurrent peut utiliser un voilier de remplacement à la place de son voilier si son voilier a été tellement endommagé qu'une réparation à court terme semble impossible. Cependant, cela n'est possible que si le voilier de remplacement a été correctement enregistré à la régata et possède son propre certificat de jauge. L'autorisation d'utiliser le voilier de remplacement doit être obtenue auprès du responsable de la ligne de départ. Il est essentiel de sauver les voiliers coulés.
- c) Aucun frais d'inscription ne sera facturé pour les voiliers de remplacement.
- d) Si le voilier de remplacement est utilisé, la régata doit être terminée avec lui.

3.4.2 Classification des voiliers

Un seul certificat de jauge pour une classe peut être délivré pour chaque voilier. Cependant, chaque voilier peut être immatriculé et mesuré dans plusieurs classes selon les règles de jauge.

3.5 Propriété des Voiliers et Adhésion

Pilote 3.5.1 Relation entre le propriétaire et le pilote

- a) Un concurrent dans une régata n'a pas besoin d'être le propriétaire du voilier qu'il pilote.
- b) Un propriétaire ne doit pas barrer un voilier autre que le sien lorsque son propre voilier est en course sans l'accord préalable du Comité de Course.

3.5.2 Adhésion du participant

Chaque partant doit être membre d'un club reconnu par une fédération nationale.

3.6 Déplacer ou modifier le ballast

3.6.1 Restrictions générales

- a) Déplacer, changer ou ajouter du lest ou des parties de lest est interdit pendant toute la durée d'une régata.
- b) Aucune eau ne peut être prise ou retirée pendant une régata, à l'exception de l'eau de cale, qui peut être retirée à tout moment.
- c) Les quilles, safrans, ailerons, etc. peuvent être conçus pour être amovibles, mais doivent être ancrés dans la même position pendant toutes les courses d'une régata. Ces pièces ne peuvent être remplacées qu'après avoir été endommagées et uniquement avec l'autorisation préalable du comité de course et doivent être remplacées par des pièces de forme, de profil et de poids similaires.

3.6.2 Remplacement des pièces de la télécommande

- a) Les pièces des systèmes de télécommande radio à bord du voilier ne peuvent être échangées que contre des pièces d'environ le même poids pendant une régata (par exemple, échange de batterie, etc.). Un changement notable dans l'assiette de poids du voilier ne doit pas se produire à la suite de l'échange.
- b) Un changement de poids tolérable lors du remplacement des pièces de la télécommande est de 10 % du poids de la pièce à remplacer.

3.6.3 Changement de poids autorisé (déplacement)

Les seuls changements autorisés de compensation de poids ou de déplacement pendant une régata sont en changeant le gréement et, dans une moindre mesure, par des réparations ou des mesures de substitution autorisées par la direction de la ligne de départ.

3.6.4 Pénalités pour les changements de poids non autorisés

Sauf indication contraire dans l'avis de course et les instructions de course concernant la règle 3.6, un voilier enfreignant les dispositions de la règle 3.6 sera disqualifié conformément à la règle 6.7.3 (Pénalités).

3.7 Systèmes de télécommande et autres commandes

- a) Les dispositifs d'autopilotage et les équipements électroniques de pilotage ou de compensation automatiques sont interdits.
- b) La transmission radio ne peut avoir lieu que du pilote au voilier. Cependant, aucune information ne peut être transmise du voilier RC au pilote (téléométrie, etc.) à l'exception de la force du signal et de l'état de la batterie.
- c) Si aucune exception n'est faite dans l'annonce, seuls les systèmes à bande étroite (avec une bande passante de 10 kHz) sont autorisés pour les régates internationales.
- d) Chaque pilote doit disposer d'au moins 4 paires de quartz facilement et rapidement interchangeables de fréquences différentes pour contrôler son voilier tout au long de la régate. Ces paires de quartz sont à préciser lors de l'inscription à la régate. Si un système 2,4 GHz est utilisé, les quartz correspondants ne sont pas nécessaires.
- e) Dans le cas de systèmes de télécommande nécessitant une licence, le pilote doit avoir sur lui la licence de son pays d'origine et la présenter sur demande. Le pilote est seul responsable des inconvénients résultant de l'absence de licence. Le fonctionnement du système de télécommande est soumis à la législation du pays dans lequel se déroule la régate. Si les informations nécessaires sont incluses dans l'annonce, aucune objection ne peut être faite à l'organisateur.
- f) Les piles ou accumulateurs contenant du cadmium sont interdits. Les piles ou accumulateurs doivent être éliminés de manière appropriée par le participant.

3.8 Publicité

Les dispositions relatives à la publicité du Règlement général du concours de NAVIGA s'appliquent.

RR 20 – Partie 4 Édition 20.0

Partie 4 - Règles de course

Les règles de course NAVIGA sont basées sur les règles générales de course internationalement usuelles pour les voiliers, telles qu'administrées, régulièrement mises à jour et publiées par "World Sailing" (anciennement "ISAF"). Il est logique d'adopter ces règles de manière analogue, car cela garantit que les passionnés de voile du monde entier peuvent adhérer au même ensemble de règles et naviguer ensemble. Cependant, ces règles ont été ajustées et adaptées aux particularités du sport de voile modèle pratiqué dans le cadre de NAVIGA.

4.1 Présentation

Les règles de la section 4.2 s'appliquent aux bateaux naviguant dans ou à proximité de la zone de course qui sont sur le point de courir, sont en course ou ont couru. Cependant, un bateau qui n'est pas en course ne sera pas pénalisé pour avoir enfreint l'une de ces règles, à l'exception de la règle 23.1 (interférence avec des bateaux encore en course).

4.2 Priorité

Un bateau a la priorité lorsqu'un autre bateau doit se maintenir à l'écart de lui. Cependant, certaines règles des sections 4.3, 4.4 et 4.5 restreignent les actions d'un bateau prioritaire.

4.2.1 (4.10) sur des bords opposés

Quand des bateaux sont sur des bords opposés, un bateau bâbord amures doit se maintenir à l'écart d'un bateau tribord amures.

4.2.2 (4.11) sur le même bord engagés

Quand des bateaux sont sur le même bord et engagés, un bateau au vent doit se maintenir à l'écart d'un bateau sous le vent.

4.2.3 (4.12) sur le même bord non engagés

Quand des bateaux sont sur le même bord non engagés, un bateau en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant.

4.2.3 (4.13) pendant le virement de bord

Après qu'un bateau a passé bout au vent, il doit se maintenir à l'écart des autres bateaux jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. Pendant ce temps, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Si deux bateaux sont soumis à cette règle en même temps, le bateau du côté bâbord de l'autre ou le bateau clairement derrière doit se maintenir à l'écart.

4.3 Restrictions

4.3.1 (4.14) Éviter tout contact

Si cela est raisonnablement possible, un bateau doit éviter tout contact avec un autre bateau. Un bateau prioritaire, ou un bateau ayant droit à la place ou à la place à la marque :

a) n'a rien à faire pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart ou ne donne pas la place à la marque, et

b) ne sera pas pénalisé selon cette règle à moins qu'un contact avec un dommage ne se produise.

4.3.2 (4.15) Acquérir une priorité

Quand un bateau acquiert la priorité, il doit d'abord laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart à moins qu'il ne gagne la priorité par une action de l'autre bateau.

4.3.3 (4.16) Changer de cap

a) Lorsqu'un bateau prioritaire change de route, il doit laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart.

b) Si, après le signal de départ, un bateau bâbord amure se maintient à l'écart en tentant de passer derrière un bateau tribord amure, le bateau tribord amure ne doit pas modifier sa route si cela devait amener le bateau bâbord amure à changer de cap pour se maintenir à l'écart.

4.3.4 (4.17) Sur le même bord ; route normale

Si un bateau clairement derrière devient un bateau engagé sous le vent à moins de deux longueurs de coque de lui, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale tant que les bateaux restent engagés, à moins qu'il ne navigue immédiatement derrière l'autre bateau. Cette règle ne s'applique pas si l'engagement commence alors que le bateau au vent est tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 13.

4.4 Aux marques et aux obstacles

Ces règles ne s'appliquent pas à une marque de départ entourée d'eau navigable et de sa ligne de mouillage à partir du moment où les bateaux s'en approchent pour prendre le départ jusqu'à ce qu'ils l'aient dépassée.

Lorsque la règle 20 s'applique, les règles 18 et 19 ne s'appliquent pas.

4.4.1 (4.18) contourner et passer des marques et obstacles

Cette règle s'applique entre bateaux à une marque qu'ils doivent laisser du même côté lorsqu'au moins l'un d'eux est dans la zone. Cependant, il ne s'applique pas :

- a) entre des bateaux sur des bords opposés sur une route au vent
- b) entre des bateaux sur des bords opposés lorsque la route normale à la marque exige que l'un, mais pas les deux, vire de bord
- c) entre un bateau qui s'approche de la marque et un autre qui s'en éloigne
- d) lorsque la marque est un obstacle continu dans ce cas, la règle 4.4.2 s'applique

4.4.1.2 (4.18.2) Donner la place à la marque

- a) Lorsque des bateaux sont engagés, le bateau extérieur doit donner la place à la marque au bateau intérieur, sauf si la règle 4.4.1.2-b) s'applique.
- b) Si des bateaux sont engagés, lorsque le premier d'entre eux entre dans la zone, le bateau extérieur, à ce moment-là, doit alors donner la place à la marque au bateau intérieur. Si un bateau est en route libre devant lorsqu'il entre dans la zone, le bateau alors en route libre derrière doit alors donner la place à la marque.
- c) Lorsqu'un bateau est tenu de donner la place à la marque selon la règle 4.4.1.2-b), il doit continuer à le faire même si l'engagement a été rompu par la suite ou si un nouvel engagement a été établi. Cependant, si un bateau passe bout au vent ou si le bateau ayant droit à la place à la marque quitte la zone, la règle (4.4.1.2) cesse de s'appliquer.
- d) Lorsqu'il existe un doute raisonnable quant à savoir si un bateau a établi ou rompu un engagement dans le temps, il doit être présumé qu'il ne l'a pas fait.
- e) Si un bateau, partant en route libre derrière, devient engagé à l'intérieur d'un autre bateau au moment de l'engagement et si le bateau extérieur n'est pas en mesure de donner la place à la marque, il n'a pas besoin de la donner.

4.4.1.3 (4.18.3) Virement de bord à l'approche d'une marque

Lorsque deux bateaux sur des bords opposés s'approchent d'une marque et que l'un d'eux va bout au vent et est donc soumis à la règle 13 dans la zone alors que l'autre bateau peut contourner la marque, la règle 18.2 ne s'applique plus par la suite. Le bateau qui a passé bout au vent :

- a) ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-dessus du plus près pour l'éviter ou empêcher l'autre bateau de passer la marque du côté requis, et
- b) doit donner de la place si l'autre bateau lui crée un engagement intérieur auquel cas la règle 15 ne s'applique pas.

4.4.1.4 (4.18.4) Empannage

Si un bateau prioritaire engagé à l'intérieur est tenu d'empanner à une marque afin de suivre sa route normale, il ne doit pas dépasser la marque plus qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. Cette règle ne s'applique pas à une marque de porte.

4.4.1.5 (4.18.5) Décharge

Lorsqu'un bateau prend la place à la marque à laquelle il a droit, il doit être exonéré

- a) lorsqu'il enfreint une règle de la section A (Priorité de passage) parce que l'autre bateau ne lui a pas donné la place à la marque
- b) lorsqu'il enfreint une règle de la sous-partie A (Priorité de passage) ou la règle 15 ou 16 en contournant les marques sur sa route normale.

4.4.2 (4.19) Espace pour franchir un obstacle

4.4.2.1 (4.19.1) Portée

La règle s'applique entre bateaux à un obstacle, sauf lorsqu'il s'agit également d'une marque, que les bateaux doivent laisser du même côté. Cependant, la règle 19, et non la règle 18, s'applique toujours en présence d'un obstacle.

4.4.2.2 (4.19.2) Céder le passage à un obstacle

- a) Un bateau prioritaire a le choix de quel côté passer l'obstacle.
- b) Lorsque des bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur doit laisser au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle à moins qu'il ne soit incapable de le faire à partir du moment où l'engagement est établi.
- c) Lorsque des bateaux passent un obstacle continu, les règles 10 et 11 ne s'appliquent pas. Un bateau en route libre derrière, qui obtient un engagement à l'intérieur, a droit à de la place entre l'autre bateau et l'obstacle s'il y a de la place pour le faire au moment où l'engagement commence. Sinon il n'a pas le droit à la place et doit se maintenir à l'écart.

4.4.3 (4.20) Place pour virer de bord à un obstacle

4.4.3.1 (4.20.1) Appel et réponse

A l'approche d'un obstacle, un bateau au plus près ou plus haut peut demander de la place pour virer de bord et éviter un bateau sur le même bord. Après que le bateau a appelé :

- a) le bateau hélé doit avoir le temps de répondre ;
- b) le bateau hélé doit répondre soit en virant de bord dès que possible, soit en répondant immédiatement « Virez ! » puis en laissant au bateau hélant la place pour virer et céder le passage.
- c) lorsque le bateau hélé a répondu en conséquence, le bateau hélant doit virer de bord dès que possible.

4.4.3.2 (4.20.2) Décharge

Quand un bateau prend la place à laquelle il a droit selon la règle 20.1(b), il doit être exonéré s'il enfreint une règle du chapitre A ou les règles 15 ou 16.

4.4.3.3 (4.20.3) Cris invalides

Un bateau ne peut hélé que si, pour des raisons de sécurité, il doit effectuer un changement de cap important pour éviter l'obstacle. Il ne doit pas non plus hélé si l'obstacle est une marque que le bateau hélé peut heurter.

4.5 Autres règles

Quand la règle 20 ou 21 s'applique entre deux bateaux, les règles de la Section A ne s'appliquent pas.

4.5.1 (4.21) erreurs de départ, rotation de pénalité, culer

- a) Un bateau qui, après le signal de départ, navigue vers le côté pré-départ de la ligne de départ, ou un prolongement de celle-ci, pour prendre le départ ou pour se conformer à la règle 30.1, doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne le fait pas jusqu'à ce qu'il soit entièrement du côté pré-départ.
- b) Un bateau effectuant un tour de pénalité doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne le fait pas.
- c) Un bateau **qui cule au moyen d'une voile à contre** doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne le fait pas.

4.5.2 (4.22) chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance

Lorsqu'il en est capable, un bateau doit céder le passage à un autre bateau qui a chaviré ou qui n'est pas maîtrisé après chavirage, ou qui s'est échoué. Un bateau chavire lorsque sa tête de mât est dans l'eau.

4.5.3 (4.23) gêner un autre bateau

- a) Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas en course ne doit pas gêner un bateau qui est en course.
- b) Sauf lorsqu'il navigue sur sa route normale, un bateau ne doit pas gêner un autre bateau qui exécute une pénalité ou qui est sur un autre bord.

4.6 Accalmie

Si le pilote n'est pas en mesure d'empêcher le contact en raison d'une dérive pendant une accalmie, le responsable du site de départ peut exonérer le pilote.

RR 20 – Partie 5 Édition 20.0

Partie 5 Autres règles de navigation

Obligations et droits du pilote lors de la conduite de son voilier.

5.1. Naviguer sur le parcours

5.1.1. Comportement au départ et à l'arrivée (départ anticipé)

- a) Un voilier doit commencer et finir conformément aux définitions.
- b) Sauf indication contraire dans les instructions de course, un voilier qui a une partie de sa coque ou de son équipement du côté de la ligne de départ dans la dernière minute avant son signal de départ doit revenir du côté pré départ en contournant l'une ou l'autre bouée de départ.
- c) Le fait qu'un voilier ne voit pas ou n'entende pas son avis de rappel ne le dispense pas de l'obligation de partir correctement.

5.1.2. Comportement sur le parcours.

Un voilier doit effectuer le parcours en contournant et en passant chaque marque du côté prescrit dans l'ordre correct de sorte qu'une corde représentant le sillage d'un voilier du début à la fin soit tendue du côté prescrit de chaque marque et touche chaque marque à contourner.

5.1.3. Côté obligatoire d'une marque

Une marque a un côté prescrit pour un voilier tant qu'il navigue sur, commence ou termine une étape délimitée par la marque.

5.1.4. Mauvais passage de marque

Un voilier qui contourne ou passe une marque du mauvais côté peut corriger son erreur en inversant sa route conformément aux exigences de 5.1.2. et passer du bon côté.

5.1.5. Ligne d'arrivée

- a) Un voilier n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée. Après avoir franchi la ligne d'arrivée, le voilier peut partir dans n'importe quelle direction, mais doit se tenir à l'écart de tous les voiliers encore en course. Une entrave à un voilier qui est encore en course - même si les voiliers n'entrent pas en contact - sera pénalisée par l'annulation de la ligne d'arrivée. Le voilier sera évalué après avoir effectué la pénalité de remplacement et franchi à nouveau la ligne d'arrivée.
- b) La ligne d'arrivée d'un voilier doit être confirmée par le comité de course avec un signal acoustique, de préférence avec le nom du voilier fini ou du pilote.

5.2. Toucher une marque

- a) Toucher la marque n'est interdit que si
 - le pilote doit avoir une vue claire et dégagée de chaque marque depuis le point de départ à tout moment pendant la course. La vue de la marque ne doit pas être obstruée par d'autres voiliers naviguant sur sa route normale, la possibilité de mouvement du pilote au point de départ devant également être prise en compte.
 - les marques sont suffisamment proches du point de départ pour que la profondeur spatiale puisse être correctement estimée lors de la navigation vers toutes les marques. (Afin de déterminer cela, une tentative doit être faite avant le début de la régata pour parcourir le parcours avec un voilier et toucher délibérément toutes les marques de sa route normale tout en gardant sa route aussi droite que possible. Si cela réussit, une possibilité satisfaisante d'estimer la profondeur spatiale.)
- b) L'avis de course doit préciser s'il est permis ou non de toucher une marque.

5.2.1. Lorsqu'il est interdit de toucher des marques

Un voilier qui touche à

- a) une marque de départ avant le départ
- b) une marque délimitant ou terminant l'étape sur laquelle le voilier navigue
- c) une marque, pendant la course,
doit soit selon la Règle 5.2.2. corriger son erreur, ou procéder selon la règle 6.2 (Réclamation contre des voiliers) s'il prétend avoir été illégalement contraint de toucher la marque à cause d'un autre voilier. L'autre voilier peut s'exonérer en acceptant la pénalité de remplacement.

5.2.2. Réparation pour toucher les marques

- a) Si un voilier touche une marque entourée d'eau navigable, il peut corriger son erreur en effectuant un cercle complet de 360°.
- b) Si un voilier touche une marque qui n'est pas entourée d'eau navigable, il peut corriger son erreur en effectuant un cercle complet de 360° à la première occasion raisonnable.
 - c) Si un voilier touche une marque de départ, il doit réparer en faisant un tour complet de 360° en dehors du trafic et continuer sa route normale.
- d) Si un voilier touche une marque d'arrivée, il doit s'exonérer en faisant un tour complet de 360° puis passer correctement la ligne d'arrivée.
- e) Un voilier qui a touché une marque conserve les droits qui lui sont accordés en vertu des règles du chapitre 4 tant qu'il continue à effectuer le parcours et jusqu'à ce qu'il soit évident qu'il commence à s'exonérer.

5.2.3. Contact à la marque

- a) Le contact doit être présumé si un membre de la direction de la ligne de départ l'annonce par un appel fort et clairement audible "Contact avec la marque" incluant le nom du voilier concerné. Cet appel doit être fait immédiatement après que le contact s'est produit et doit être fait assez fort pour être entendu par tous les pilotes au point de départ. La dénomination du voilier touchant peut se faire de différentes manières, soit en nommant le numéro de voile, soit par la couleur de la coque et de la voile, soit en nommant le nom du pilote.
- b) Si l'annonce de "contact avec la marque" n'est pas faite et qu'aucun autre voilier ne réclame selon la règle 6.2 (Réclamation contre des voiliers), alors on doit supposer qu'il n'y a pas eu de contact.

5.3. S'est échoué, a attrapé un obstacle et dégagé des débris

- a) Un voilier qui s'est échoué ou s'est accroché à un obstacle peut être libéré à tout moment pendant une course. Le voilier peut être touché pour libérer le voilier ou pour enlever la saleté. Cela peut être fait soit par le pilote lui-même, soit par son aide, soit par une personne mandatée par le pilote. Il convient de noter, cependant, que de telles actions ne doivent pas gêner les autres voiliers en course. Un voilier qui est gêné par une manœuvre de désincarcération peut agir en relation avec le voilier en cours de désincarcération selon la règle 6.2 (Réclamation des voiliers). Le voilier à libérer porte l'entière responsabilité des aides ou autres personnes mandatées par lui.
- b) Une fois remis à flot, conformément à la règle 5.3.a,
le voilier retrouve tous les droits qui lui sont accordés par les règles de la partie 4.
- c) Lors de la mise à flot, un voilier ne doit pas recevoir de propulsion supplémentaire en le poussant.

5.4. Moyens de propulsion

5.4.1. Bases

Un voilier ne peut être propulsé que par l'action naturelle du vent sur les voiles, les espars et la coque, et l'eau sur toutes les parties de la coque et des surfaces sous-marines, et ne peut accélérer ou ralentir sa vitesse par des moyens artificiels ou techniques.

5.4.2. Méthodes de conduite interdites

Il est interdit de modifier la propulsion naturelle :

- a) déplacer le gouvernail vigoureusement (godiller)
- b) border et choquer (pomper) la voile constamment ou rapidement à plusieurs reprises
- c) utiliser tout moteur ou tout autre moyen technique, à moins qu'il ne soit utilisé exclusivement pour diriger le voilier, pour régler les voiles ou pour diverses fonctions de réglage.

5.5. Utilisation de systèmes de contrôle à distance

5.5.1. Rétention des actifs et disponibilité

- a) Les systèmes de télécommande restent sous la garde du propriétaire ou du pilote pendant toute la durée de la régata. Il est également responsable de la bonne utilisation de son installation, conformément à cette règle.
- b) Les systèmes de télécommande ne peuvent être mis en service qu'entre le premier appel à une course et une heure immédiatement après le stationnement du voilier à terre, après la fin de la course, et uniquement par les pilotes affectés à la course. Le reste du temps, les systèmes doivent rester éteints sauf autorisation spéciale accordée par la direction du site de départ.
- c) S'il est découvert qu'un pilote a mis en marche son système de télécommande sans autorisation à un moment où des interférences de fréquence se sont produites dans une course, ce participant peut être pénalisé par l'exclusion de son voilier de la participation à la course suivante. En cas de récidive, vous pouvez être exclu de toute la régata.

5.5.2. Vérification avant le départ

- a) Chaque pilote doit s'assurer durant la période de préparation d'avant course que son système de télécommande ne perturbe aucun autre voilier ou système et n'est pas dérangé par d'autres.
- b) Si une perturbation de fréquence est détectée pendant le temps de préparation, le départ doit être annulé et le temps de préparation doit recommencer après la fin de la perturbation.

5.5.3. Interférence de réception pendant une course

- a) Si un voilier devient incontrôlable, le pilote doit le signaler au comité de course en criant fort.
- b) Un voilier hors de contrôle est reconnu à partir du moment de l'appel selon (5.5.3.a.) comme un obstacle. Il doit abandonner même s'il reprend le contrôle plus tard.
- c) Conformément à la règle 6.7.1 (Demande de réparation), un voilier peut demander réparation s'il démontre que la perte de contrôle est due à une interférence de fréquence.

RR 20 – Partie 6 Édition 20.0

Partie 6 Réclamations, pénalités et appels

6.1. Définitions

Règles à utiliser pour le traitement des réclamations

1. Ces règles de régate
2. L'annonce et les instructions de course de la régate

L'allégation faite selon la Règle 6.2 (Réclamation contre des voiliers) affirment qu'un voilier a enfreint une ou plusieurs Règles. Le terme "protestation" comprend également, le cas échéant, une demande de réparation en vertu de la règle 6.7.1

Le voilier réclamant ou son concurrent, l'adversaire de la réclamation et tout voilier impliqué dans l'incident qui pourrait être pénalisé à la suite de la réclamation.

Tribunal arbitraire :

L'organe chargé de juger les réclamations selon ces règles est

- a) le juge
- b) le jury (pour traiter les appels écrits)

6.2. Réclamations

6.2.1 Droit de réclamer

a) Un voilier peut réclamer contre n'importe quel autre voilier, sauf qu'une réclamation pour une prétendue infraction aux Règles des Sections 4 et 5 ne peut être faite que par un voilier participant ou affecté à la manche au cours de laquelle l'incident s'est produit.

b) Le comité de course (responsable du site de départ et observateurs) peut protester contre n'importe quel voilier s'ils ont observé une violation apparente d'une règle par ce voilier.

6.2.2. Enregistrement de la réclamation par un pilote

a) Le pilote du voilier réclamant doit déclarer son intention de protester contre une infraction aux Règles de la Partie 4 pendant une course en criant "Protester" haut et fort, y compris en nommant son propre numéro de voile et en nommant le fautif. Cet appel doit être fait immédiatement après que la situation de réclamation s'est produite. Un délai de 10 secondes s'applique à titre indicatif.

b) L'adversaire réclamant peut être nommé de diverses manières, soit en nommant le numéro de voile du voilier adverse, soit en précisant la couleur de la coque et de la voile, soit en nommant le nom du pilote du voilier adverse, etc. Cependant, une réclamation ne peut pas être rejetée en raison d'informations insuffisantes sur l'opposant à la réclamation, à condition que ce dernier ait été clairement identifié et notifié d'une autre manière.

c) La réclamation est acceptée dès qu'un membre du comité de course répète l'appel de réclamation à voix haute et clairement audible, en nommant les deux opposants à la réclamation. La désignation des opposants à la protestation peut également être faite comme dans 6.2.2.a. Cette répétition de l'appel de réclamation par le comité de course doit être suffisamment forte pour qu'elle puisse être entendue par tous les pilotes de la flotte.

d) Tant que la réparation n'est pas faite, le pilote réclamant doit supposer que son appel n'a pas été entendu et doit donc répéter son appel à un volume approprié.

e) Le voilier réclamant doit soumettre une réclamation écrite contre l'autre voilier au comité de course après la fin de la course, sinon l'appel de réclamation sera considéré comme nul et non avenu.

6.2.3. Enregistrement d'une réclamation par la direction du site de départ

a) Si une réclamation est enregistrée par le comité de course pendant une course ou après (selon 6.2.1.), un seul appel verbal suffit. L'appel doit mentionner le voilier concerné par la protestation (numéro de voile ou nom du pilote) et de l'indication du motif de la réclamation.

b) Le comité de course doit appeler dès que possible après avoir reconnu la situation de réclamation afin de permettre au voilier sur lequel la réclamation a été faite d'accepter une pénalité de remplacement.

6.2.4. Obligation d'informer

a) Un voilier réclamé doit, dès que possible (conformément à la règle 6.2.2.b. Et 6.2.3.) doit être informé qu'une réclamation a été déposée contre lui.

b) Si le voilier n'est pas informé à temps, il ne peut pas être poursuivi ultérieurement pour une prétendue violation des règles, à moins qu'il ne soit exclu comme voilier fautif par une décision du jury, conformément à la règle 6.7.3.b.

6.2.5. Exonération par pénalité de remplacement

Tout voilier réclamé pendant une course pour avoir enfreint une règle du chapitre 4, quel que soit l'auteur de la réclamation, peut être exonéré en acceptant une pénalité alternative.

6.2.6. Premier appel

a) Après la fin d'une course, après consultation des observateurs, le responsable du site de départ annoncera toutes les réclamations enregistrées dans cette course qui n'ont pas été annulées en acceptant une pénalité de substitution, Un motif de décision aussi simple que possible doit être joint à la notification.

b) Si le commissaire décide qu'un voilier a enfreint une règle, le voilier doit être disqualifié de cette course. (Il obtient la dernière place de tous les voiliers affectés à cette course).

c) Il est possible de faire appel de cette accusation initiale du responsable de course en adressant une réclamation écrite.

6.2.7. Date limite de protestation et détails à fournir

a) Un voilier réclamant le premier blâme donné par le juge doit soumettre sa réclamation par écrit au Jury dans les 15 minutes suivant l'annonce du premier blâme et communiquer l'intention de déposer la réclamation à l'officier de lancement immédiatement après que le premier blâme ait été donnée

b) Cette réclamation écrite doit être signée par le pilote réclamant et contenir les détails suivants :

- les détails de la course et le lieu de l'incident
- la ou les règles pertinentes à appliquer pour déterminer la culpabilité ou l'innocence
- une description de l'incident
- un croquis de l'incident.

c) La réclamation écrite doit être rédigée dans l'une des langues officielles de NAVIGA.

6.2.8. Correction des défauts dans une réclamation

Le jury doit permettre au réclamant de corriger les lacunes dans les détails comme indiqué au 6.2.7. à condition que la réclamation précise ensuite les caractéristiques essentielles de l'incident.

6.2.9. Retrait d'une protestation

Une réclamation, une fois déposée par écrit, ne peut être retirée à moins qu'un ou plusieurs voiliers ne reconnaissent la violation avant l'audience. Toutefois, le réclamant peut exceptionnellement retirer sa réclamation si le jury constate que le contact entre 2 voiliers était à la fois mineur et inévitable.

6.2.10. Frais de protestation

Sauf disposition contraire dans les instructions de course, aucun droit de réclamation ne sera facturé pour le dépôt d'une réclamation écrite.

6.3. Actions du comité de course ou du jury

6.3.1. Préjudice important pour un voilier

Le Jury peut, de sa propre initiative, envisager une réparation en faveur d'un voilier s'il estime que l'une des conditions énoncées dans la règle 6.7.1.a (Réparation) est remplie.

6.3.2. Pouvoirs d'un jaugeur

Si un jaugeur constate qu'un voilier n'est pas conforme à son règlement de classe ou à son certificat de jauge, il procédera comme suit :

- si l'anomalie est découverte avant une régata, il doit demander au propriétaire ou au concurrent de rectifier l'anomalie. S'il n'est pas corrigé, il soumet un rapport écrit au jury. Le jury exclura le voilier de toute la régata ou permettra au voilier de concourir conformément à la règle 3.3.3. (Lettres de mesure) . Le voilier a droit à une audience sur demande.

- si l'écart n'est découvert qu'après une course, le jaugeur doit soumettre un rapport écrit au Jury. Le jury informe alors le voilier en question et le convoque pour une explication. Le jaugeur lui-même n'est pas autorisé à exclure un voilier.

6.4. Procédure de réclamation - Exigences procédurales

6.4.1. Droit à une audience de protestation

Un voilier ne doit pas être pénalisé sans audience de protestation sauf dans les cas prévus à la règle 6.2.6. (première faute).

6.4.2. Parties intéressées - conflit d'intérêts

a) Aucun membre d'un tribunal arbitral ne peut participer à la délibération ou à la résolution d'un différend auquel il est partie intéressé. Cependant, cela n'exclut pas son témoignage.

b) La partie réclamante qui souhaite récuser un membre du jury au motif qu'il est partie intéressée doit le faire avant l'instruction de la réclamation ou au plus tard au moment où le conflit d'intérêts lui apparaît clairement.

6.5. Acceptation ou rejet d'une protestation

6.5.1. Acceptation d'une protestation

Si le Jury conclut qu'une réclamation écrite soumise est conforme à tous égards à la Règle 6.2, il doit entrer en audience dès que possible. **6.5.2. Rejet d'une protestation**

Si le jury décide qu'une réclamation écrite soumise n'est pas conforme à la règle 6.2, il doit notifier à toutes les parties impliquées dans la réclamation, en indiquant les raisons de cette décision, que la réclamation ne sera pas prise en considération. Une telle décision ne doit pas être prise sans donner à la partie réclamante l'occasion de démontrer que les exigences de la Règle 6.2 ont été respectées.

6.5.3. Communication entre les partis contestataires

Toutes les parties protestataires doivent être informées du contenu de la réclamation ainsi que de l'heure et du lieu de l'instruction.

6.6. Négociations de protestations

6.6.1. Droit d'être présent

Les parties protestataires ou leurs représentants ont le droit d'être présents tout au long de l'audition des preuves et d'interroger les témoins. Les témoins, sauf s'ils sont membres du comité de course, ne peuvent être présents que lors de leur déposition. D'autres personnes peuvent être admises en tant qu'observateurs à la discrétion du jury, mais ne peuvent pas interférer avec l'audience.

6.6.2. Recueil de preuves

Le jury recueille les preuves qui lui sont présentées par les parties réclamantes et toute preuve complémentaire qu'il juge nécessaire.

6.6.3. Déclarations des membres du comité de course

- a) Un membre du jury qui rapporte sa propre observation d'un incident fait cette déclaration en sa qualité de témoin en présence des parties protestataires et peut être interrogé à ce sujet.
- b) Un membre du comité de course peut témoigner comme témoin lors d'une instruction de réclamation.

6.6.4. Absence à l'audience de protestation

Si une partie réclamante ou son représentant ne fait aucun effort sérieux pour participer à l'instruction de la réclamation, le jury aura le droit de rendre une décision à huis clos.

6.6.5. Reprise d'une audience de protestation

Le jury peut rouvrir une audience de protestation s'il détermine qu'il peut avoir commis une erreur matérielle ou si de nouvelles preuves substantielles deviennent disponibles dans un délai raisonnable. Les demandes des voiliers pour rouvrir une instruction de réclamation doivent être soumises au plus tard avant la prochaine course pour tous les voiliers concernés par la décision de réclamation.

6.7 Décisions et pénalités

6.7.1 Réparation

- a) Un voilier affirmant que sa position à l'arrivée a été matériellement compromise sans qu'il y ait faute de sa part :
 - par un acte ou une omission du comité de course
 - parce qu'il a été matériellement gêné par le comportement d'un navire qui aurait été tenu de se maintenir à l'écart (un voilier est "matériellement gêné" si sa capacité à naviguer normalement ou à manoeuvrer en toute sécurité a été gravement affectée.
 - par un voilier qui a enfreint le principe de la voile loyale ou qui a écopé d'une pénalité selon la règle 6.8 (pénalité à infliger par le comité de course ou le jury, selon le cas) pour des infractions dans la course en questionpeut demander réparation au jury.
- b) La demande de réparation doit être sous la forme d'une réclamation écrite conformément à la règle 6.2.7, que le voilier fautif se soit disculpé ou non en acceptant la pénalité de remplacement.
- c) Si le voilier adverse est disculpé en acceptant la pénalité de remplacement, l'instruction de la réclamation ne traitera que la demande d'indemnisation. La punition ultérieure du voilier adverse, sauf conformément à la règle 6.8 (violations graves des règles ou faute), ne peut plus avoir lieu.

Les conditions d'indemnisation sont :

- une dégradation significative du placement dans cette course (au moins 3 placements pires que sans handicap, une éventuelle relégation de groupe étant également un facteur majeur déficience)
- ou l'innocence du voilier concerné

Si le jury conclut que les conditions de réparation sont remplies, il doit s'assurer que les éléments suivants sont vrais :

- le voilier demandant réparation avait la priorité au moment de l'incident
- le voilier a été gravement handicapé ou contraint à l'abandon
- le voilier a fait une tentative raisonnable pour éviter.
- l'arrivée était pire que leur arrivée avant l'incident.

Si le jury décide de réparer, les éléments suivants doivent être pris en compte :

- l'heure et l'étape où l'incident s'est produit.
- la perte probable de temps et/ou de distance due à l'incident
- la position du voilier en course au moment de l'incident
- le placement probable dans la course sans incident.

Si le jury ne peut pas déterminer la position dans le peloton de départ de cette manche au moment de l'incident ou si l'incident s'est produit avant la 1^{ère} marque, une position peut être déterminée à partir de la moyenne des résultats des exécutions précédentes.

En cas de dédommagement, le jury est tenu par les restrictions suivantes :

- un dédommagement ne peut être effectué que pour ce parcours. Aucun meilleur placement que la première place ne peut être attribué.

Il ne peut pas être moins bien placé qu'il ne l'aurait été si la course n'avait pas été terminée. (c'est-à-dire que le placement ne peut avoir lieu qu'au sein de ce groupe).

- la réparation sera donnée sous la forme d'un placement dans cette manche. Le placement peut être le même qu'un placement effectué par un autre voilier. (placement ex aequo).
- le placement attribué est décisif pour le classement suivant.

6.7.2 Contestations de mesure

a) Dans le cas de réclamations de jauge selon la règle 6.3.2.b (après une course), le jury doit d'abord déterminer la violation réelle des règles de jauge.

b) S'il y a une violation des règles de jauge, qui doit être qualifiée d'insignifiante et n'affectant pas les performances du voilier, le jury peut demander au propriétaire ou au concurrent de mettre le voilier en conformité avec les règles de jauge et ensuite continuer à participer à la régata.

c) Un voilier qui enfreint matériellement les règles de jauge (violations qui donnent un avantage très probable sur les autres voiliers) sera immédiatement disqualifié de la régata.

6.7.3 Pénalités

Si le tribunal arbitral, après constatation des faits, ou le jury, après instruction de la réclamation, décide que

a) un voilier a enfreint une règle

b) un voilier, en enfreignant une règle, a contraint d'autres voiliers à enfreindre une règle, le voilier doit être disqualifié de la course concernée à moins qu'il ne se soit exonéré en acceptant une pénalité de remplacement. Dans le cas visé au paragraphe b, les autres voiliers doivent être acquittés. Une telle exclusion doit être prononcée indépendamment du fait que la règle sur laquelle l'exclusion ou la sanction est fondée ait été mentionnée dans la réclamation et que le voilier fautif ait été nommé dans la réclamation ou ait fait l'objet de la réclamation, c'est-à-dire que le réclamant peut être exclu et l'opposant à la protestation acquitté.

6.7.4 Application des pénalités alternatives

Les pénalités de substitution peuvent être appliquées lorsqu'il y a violation des règles du chapitre 4.

6.7.5 Points et lieux

- a) Aux fins de l'attribution des points dans une régates, l'abandon suite à une infraction aux règles ne sera pas considéré comme une disqualification. Cette pénalité ne peut être utilisée que conformément à la règle 6.7.4.
- b) Si un voilier est exclu ou a abandonné les voiliers suivants avancent d'une place chacun.
- c) Si un voilier est pénalisé en étant retiré d'une régates ou d'une partie de régates, les courses ne seront pas renotées et aucun changement ne sera apporté aux scores des autres voiliers dans les courses individuelles. Cependant, si l'incident donnant lieu à la pénalité s'est produit lors d'une course particulière, le voilier sera disqualifié de cette course et tous les voiliers qui ont terminé après lui dans cette course seront classés une place plus haut.
- d) Si un voilier est exclu d'une course par le jury après une instruction de réclamation, il recevra des points de pénalité supplémentaires, avec 0,5 point de pénalité ajouté pour chaque voilier classé dans la course concernée.

6.7.6 Annonce de la décision du jury

- a) Lorsque que le jury a pris sa décision, il doit informer immédiatement les parties réclamantes en précisant :

- les faits établis
- la ou les règles réputées applicables
- la décision motivée
- le(s) voilier(s) pénalisé(s)

et

- le cas échéant, la sanction infligée ou la réparation accordée.

- b) Sur demande, une partie protestataire recevra :

- les informations ci-dessus par écrit,
- un croquis de l'incident, approuvé par le jury.

6.7.7 Possibilité d'appel

Les décisions du jury sont définitives. Un recours contre une décision rendue par le jury n'est pas possible. Une reprise de l'audience (conformément à la règle 6.5.5) n'est possible que si les conditions mentionnées dans cette règle sont remplies.

6.8. Violations flagrantes des règles ou comportement inapproprié

Après une violation flagrante des règles de régates ou une violation flagrante de la moralité ou une conduite antisportive, le comité de course ou le jury peut disqualifier un concurrent de toute participation ultérieure à une régates ou de toute la régates, ou prendre d'autres mesures disciplinaires, sous réserve de la règle 6.6.1. (Négociations de protestation) et la détermination des faits doit être poursuivie. Le comité de course ou le jury, selon le cas, doit notifier au pilote lui-même et à sa fédération nationale toute sanction prononcée dans le cadre de cette procédure.

6.9. Responsabilité

La responsabilité du pilote ou du propriétaire d'un voilier est régie par les lois applicables. Toute participation aux courses se fait aux risques et périls du pilote. Toute responsabilité de l'organisateur ou de l'hôte d'une régates à partir de la mise en œuvre d'une régates ou pour tout comportement des partants est exclue.

6.10. Faire un cercle complet (360°)

La pénalité pour une violation des Règles de la Partie 4 sera l'une des deux suivantes :

- pénalité de remplacement
- pénalité en points de pourcentage.

Toutefois, la peine alternative doit toujours être utilisée, à moins que des circonstances exceptionnelles ne rendent cette procédure impossible. Les instructions de course doivent indiquer la procédure à utiliser.

6.10.1 Faire un cercle complet (360°)

- a) Un voilier qui admet avoir enfreint une règle de la partie 4 peut s'exonérer en effectuant un cercle de 360° composé d'un virement de bord et d'un empannage dans la même direction. Le cercle doit être commencé et terminé sur le même bord et effectué en une seule fois.
- b) Un voilier sera informé soit de son infraction aux règles par notification selon la règle 6.2.4, soit de la possibilité d'une infraction aux règles par l'établissement d'un contact entre 2 voiliers par la direction du ligne de départ.
- c) Un voilier qui a été notifié d'une infraction, s'il a pris conscience de sa propre infraction à une règle du chapitre 4, doit réparer. Ce faisant, il doit se tenir à l'écart de tous les autres voiliers jusqu'à ce qu'il ait terminé son cercle et qu'il soit en route pour la marque suivante.
- d) Si l'infraction se produit avant le signal de départ, le voilier fautif peut boucler son cercle dans la minute de départ avant de franchir la ligne de départ.
- e) Si une infraction se produit à la ligne d'arrivée, le voilier fautif doit effectuer sa pénalité avant de franchir la ligne d'arrivée.
- f) Si un voilier admet qu'il était en faute mais prétend avoir également découvert une violation du chapitre 4 par l'autre voilier impliqué dans l'incident, il doit, conformément à la règle 6.2. (Protestation contre les voiliers) tout en effectuant une pénalité pour se disculper.
- g) Si aucun des voiliers impliqués n'admet sa faute, alors les deux doivent (selon la règle 6.2.2.) enregistrer une protestation.
- h) Un voilier qui a enfreint une règle du chapitre 4 et qui ne se conforme pas aux exigences ci-dessus sera sujet à la disqualification de la course en question.
- i) Un voilier impliqué dans une collision causant de graves dommages à l'un des voiliers concerné sera disqualifié de la course.

Le comité de réclamation peut disqualifier un voilier de la course concernée pour une infraction qui conférerait un avantage au voilier fautif malgré l'acceptation de la pénalité, qu'un dommage sérieux ait été causé ou non.

RR 20 – Partie 7 Édition 20.0

Partie 7 Exigences formelles et techniques de l'exécution de la régata

7.1 Règles de participation aux Championnats du Monde

7.1.1 Nombre minimum de participants (conformément à l'AWR)

Un titre de champion du monde ne peut être attribué que si :

- au moins 10 voiliers de 5 pays différents (séniors)
- au moins 6 voiliers de 3 pays différents (juniors)

prennent le départ.

7.1.2. Attribution du quota de participation

- a) Aux championnats du monde, chaque pays membre a la possibilité d'inscrire 3 voiliers par classe.
- b) Cependant, une autre manière de répartir les quotas de participation entre les différents pays membres peut également être choisie, qui dépend d'une part du nombre de voiliers enregistrés dans chaque pays et d'autre part du nombre maximum acceptable de partants dans la régata sur la zone désignée. Les pays avec un plus grand nombre de voiliers enregistrés peuvent recevoir plus de places de départ que les autres pays.

Chaque pays doit obtenir au moins 3 places de départ.

- c) La participation d'invités n'est pas possible (AWR 1999)
- d) Le champion du monde en titre est automatiquement éligible pour concourir dans sa classe au prochain championnat du monde sans affecter le nombre de participants de son pays.

7.1.3 Juniors

- a) Dans le cas des championnats du monde, un classement séparé pour les juniors doit être effectué. .
- b) Les juniors devraient régater, si possible, avec les seniors pour gagner du temps.
Après la fin de la régata, les juniors doivent être classés séparément.
- c) Les conditions d'attribution du titre de champion du monde junior sont définies dans le règlement de compétition (AWR).

7.2. Pouvoirs, devoirs et responsabilités dans la préparation d'une régata

7.2.1 Promoteur

- a) L'organisateur fait en sorte que l'annonce soit publiée en temps utile et vérifie son contenu factuel. Dans le cas des championnats du monde, l'annonce doit être envoyée à tous les pays membres de NAVIGA au moins 9 mois avant la date de la régata.
- b) L'organisateur désigne les membres ou confirme les membres du jury et la gestion du site de départ proposé par l'organisateur.
- c) En collaboration avec l'hôte, l'organisateur crée le programme de la régata avec toutes les instructions de course supplémentaires et est responsable de son contenu.

7.2.2 Organisateur

- a) L'organisateur est responsable devant tous les organes de contrôle gouvernementaux et doit faire tous les rapports statutaires et obtenir les autorisations nécessaires en temps utile.
- b) Il doit assurer toutes les exigences organisationnelles et techniques qui garantissent une exécution sans faille de la régata.

7.3. Supervision des championnats du monde

7.3.1 Tâches du représentant de la Présidence de NAVIGA

Les devoirs du représentant de NAVIGA sont définis dans l'AWR (General Competition Rules) de NAVIGA fixé.

7.3.2 Multiples fonctions du représentant du Comité Exécutif

Le représentant du Présidium de NAVIGA peut également être utilisé comme membre du jury ou comme gestionnaire de point de départ, à condition qu'il ait les qualifications appropriées.

7.4. Plan d'eau de la régata

7.4.1 Critères de sélection

- a) L'organisateur est responsable de la sélection de la zone de régata.
- b) La zone de régata doit être choisie de manière à ce que les possibilités les plus favorables pour réaliser de hautes performances soient garanties en fonction des conditions locales et des conditions de vent normales. Une attention particulière doit être accordée à la possibilité d'aménager un parcours avec une longue ligne de départ et d'arrivée et à ce que la vue d'ensemble de l'ensemble du parcours de la régata, en particulier la vue de toutes les marques de parcours dans toute situation de course normale, soit assurée depuis la zone de départ.
- c) L'eau salée doit être évitée autant que possible pour les régates en raison de l'usure accrue des matériaux. Les championnats du monde doivent, de préférence, se dérouler en eau douce.

7.4.2 Zone de préparation

- a) Pour les préparatifs de départ ainsi que pour le stationnement des voiliers, les pilotes doivent disposer d'un espace correspondant aussi grand et aussi séparé que possible. Des tentes ou autres abris doivent être mis à la disposition des partants en cas de mauvais temps.
- b) La zone de préparation doit être directement adjacente au point de départ.

7.4.3 Zone de départ

- a) Le point de départ doit être spécialement délimité et décrit en détail dans les instructions de course. C'est l'aire de circulation réservée aux pilotes et aux membres du comité de course lors d'une course. Seuls les partants participant à une course peuvent entrer au dans la zone de départ pendant la course.
- b) La zone de départ doit être choisie le plus large possible en fonction des conditions locales afin d'assurer la meilleure vue possible du parcours.

7.4.4 Mise à l'eau

À l'intérieur du point de départ se trouve le ponton à partir duquel le pilote ou son aide met le voilier à l'eau.

7.4.5 Structure du parcours

- a) Le parcours sera aménagé sous la supervision du responsable du site de départ selon ses instructions.
- b) Une attention particulière doit être portée au fait que :
 - la ligne de départ est tracée autant que possible perpendiculairement à la direction du vent et sa longueur, si les conditions locales le permettent, correspond au moins à la somme des longueurs de tous les voiliers engagés (15 bateaux=15m).
 - dans la mesure du possible, une distance doit être suffisante pour que la 1ère marque soit bien visible depuis le point de départ.
 - en tant que dernière étape du parcours avant la ligne d'arrivée, une section transversale est créée si possible et les autres étapes du parcours offrent autant de directions de vent différentes que possible (vent portant, vent clair).
 - le pilote a une vue illimitée de chaque marque depuis le point de départ à tout moment pendant la course. La vue ne doit pas être obstruée par d'autres voiliers naviguant sur leur route correcte, la possibilité de mouvement du pilote au point de départ devant également être prise en compte.
- c) Les marques sont suffisamment proches du point de départ pour permettre une estimation de la profondeur spatiale lors de la traversée de toutes les marques.
- d) Plus de bouées que nécessaire peuvent également être placées dans l'eau afin que le responsable du ligne de départ puisse indiquer rapidement un changement de cap pour le prochain lancement si le vent change. Cependant, les bouées doivent être balisées de manière à ce qu'un pilote puisse toujours reconnaître facilement la marque correspondant à sa course.

e) La longueur du parcours doit être telle qu'une course dure au moins 10 minutes à partir du signal de départ, avec une étape du parcours d'au moins 60 mètres de long.

f) Des bouées d'un diamètre d'au moins 50 cm et dépassant d'au moins 30 cm hors de l'eau doivent être utilisées comme balises de parcours.

7.4.6 Tableaux d'affichage

Au moins un panneau d'affichage accessible au public doit être installé dans la zone de préparation. Les éléments suivants doivent être affichés :

a) le parcours à effectuer lors de la prochaine course et les voiliers inscrits pour la prochaine course

b) l'attribution des fréquences pour chaque voilier participant à la régata, où il doit être déterminé si l'attribution doit être effectuée par le pilote lui-même ou par la direction du site de départ.

c) les résultats des courses terminées, dont l'affichage doit avoir lieu le plus tôt possible après le franchissement de la ligne d'arrivée.

d) les résultats des auditions de protestation du jury.

7.4.7. Salle pour les négociations de protestation

L'organisateur doit prévoir une salle pour les négociations de réclamation à proximité du point de départ. S'il n'y a pas de bâtiment à proximité, une tente suffisamment grande peut également être érigée à cet effet. Une table de négociation avec suffisamment de chaises doit être installée dans la salle. Des symboles de voilier et de marque doivent également être disponibles pour représenter les situations de course. Aux championnats du monde et continentaux, un moniteur de contrôle de la taille appropriée doit être fourni pour surveiller l'enregistrement vidéo.

7.4.8 Vidéosurveillance

L'organisateur doit s'assurer que la vidéosurveillance est disponible pour les championnats du monde et continentaux. Le minimum requis est :

-1 appareil photo avec un nombre suffisant de piles

-1 écran, qui devrait être dans la salle du jury si possible

-1 caméraman. Si nécessaire, un membre du jury peut également être désigné à cette fin.

Si possible, un stand surélevé doit être disponible pour le caméraman.

7.4.9 Dispositions supplémentaires pour le jury dans une vidéosurveillance

a) La vidéosurveillance ne peut être utilisée que pour clarifier les réclamations faites soit par le participant, soit par la direction du site de départ.

b) Aucune nouvelle réclamation ne pourra être faite par la suite sur la base de l'enregistrement vidéo.

c) Le participant a le droit d'être présent lors de la présentation de l'enregistrement vidéo. Sur la base de la manifestation, il peut décider de déposer ou non une réclamation contre la décision de la direction du site de départ.

d) Si le comité de course utilise l'enregistrement vidéo pour la prise de décision, le jury n'a pas son mot à dire.

7.5 Personnel d'assistance

L'organisateur doit fournir un personnel d'assistance suffisant pour mener à bien les tâches d'organisation.

Il est particulièrement important de penser :

-à la supervision appropriée du parcours de la régata

-aux formalités administratives pour la gestion du site de départ

-à l'appel des voiliers à l'heure de préparation

-à l'enregistrement de la ligne d'arrivée et la tenue des listes de résultats

-à assister les observateurs en prenant des notes

-à prendre soin des panneaux d'affichage

-au travail de secrétariat pour le jury

-au caméraman pour la vidéosurveillance.

7.6 Enregistrement des voiliers inscrits

- a) Chaque pilote est tenu d'inscrire lui-même son ou ses voiliers pour la régata à l'heure et au lieu spécifiés dans l'annonce. Un certificat de jauge valide doit être présenté lors de l'inscription.
- b) L'organisateur doit fournir des locaux appropriés et le personnel de soutien nécessaire pour effectuer l'inscription.
- c) Aux Championnats du Monde, la mesure doit être vérifiée en même temps que l'enregistrement. Les membres de la direction du ligne de départ peuvent être utilisés comme experts.

7.7 Documentation des résultats

7.7.1 Fonctions du responsable du site de départ

- a) Le responsable du point de départ doit établir le score final de la régata, établir une liste de résultats et la soumettre au jury pour confirmation.
- b) Dans le cas de régates internationales ou de championnats du monde, il doit envoyer cette liste de résultats accompagnée d'un bref rapport sur la régata à la Commission Sportive NAVIGA et au Secrétariat Général dans les 14 jours suivant la fin de l'épreuve.

7.7.2 Tâches du jury

Le jury doit confirmer en signant la liste des résultats présentée par le responsable du site de départ que la régata s'est déroulée conformément au présent règlement de régata ou aux modifications apportées dans l'annonce et dans les instructions de course.

7.7.3 Responsabilités de l'organisateur

- a) L'organisateur doit publier la liste des résultats confirmés sur les panneaux d'affichage prévus à cet effet et doit - si possible - remettre à chaque participant une copie de la liste des résultats lors de la cérémonie de remise des prix ou l'envoyer par courrier.
- b) L'organisateur de régates internationales ou de championnats du monde est tenu de conserver tous les documents de régata suivants pendant au moins 3 ans :
 - l'appel d'offres
 - les instructions de course
 - la liste des inscrits
 - les listes de pointage du site de départ
 - tous les procès-verbaux d'enquête et d'audiences de protestation
 - les listes de résultats
- c) L'organisateur doit fournir des locaux appropriés et le personnel d'assistance nécessaire pour effectuer l'inscription.

RR 20 – Partie 8 Édition 20.0

Systemes de régate de la partie 8

Les systèmes de régate décrits ci-dessous sont recommandés pour la conduite des régates, mais ne sont pas obligatoires. L'utilisation d'un système de régate spécifique doit être précisée dans l'annonce.

8.1. Termes et conditions

8.1.1 Répartition des groupes

- a) Pour mener à bien la régate, les partants sont répartis en groupes aussi égaux que possible. La première répartition doit être faite par tirage au sort, les autres répartitions se font selon le système de régate choisi.
- b) La taille des groupes dépend des conditions du plan d'eau bien que des groupes plus importants doivent être recherchés afin d'organiser un maximum de courses.
- c) L'affectation des voiliers pour la 1ère manche doit être annoncée au moins 15 minutes avant le 1er départ au moyen d'une annonce verbale ou d'un affichage au tableau prévu à cet effet.

8.1.2. Détermination de la durée de la régate

- a) Dans les instructions de course, soit le nombre de manches à effectuer, soit l'heure de départ de la dernière course doit être précisée.
- b) Une régate sera considérée comme nulle si au moins 5 manches n'ont pas eu lieu.

8.1.3. Définir le délai

En principe, il faut essayer de gérer sans se fixer de limite de temps. Cependant, si cela est inévitable, procédez comme suit :

- a) La durée maximale d'une course doit être de 20 minutes. Pendant ce temps, le 1er voilier doit avoir franchi la ligne d'arrivée, sinon toute la course sera annulée
- b) Les voiliers restants ont 5 minutes pour franchir la ligne d'arrivée. Tous les voiliers encore en course après ce délai seront classés derniers.

8.2. Système de flotte (système de course de voilier télécommandé RCYRS)

8.2.1 Avant-propos

Dans le système de flotte, plusieurs groupes sont constitués, à partir desquels un certain nombre de voiliers sont promus au groupe supérieur suivant ou descendent au groupe inférieur suivant.

8.2.2 Répartition en groupes

- a) Les voiliers inscrits sont répartis par tirage au sort en groupes de même taille, qui doivent être composés d'au moins 6 voiliers. Dans l'intérêt du plus grand nombre possible de manches, les groupes doivent être aussi grands que possible.
- b) Le 1er groupe s'appelle A, le 2ème B, le 3ème C, etc.
- c) Les 3 premières manches effectuées, le mouvement entre les groupes peut avoir lieu selon 2 méthodes différentes :
 - selon le système italien et son pointage selon la règle 92. (Régate italienne système)
 - ou avec un nouveau tirage au sort après chaque tour (Grill - Hazard - System), avec pointage selon le système de la flotte, mais avec tous les groupes recevant les mêmes points.
- d) La détermination du système selon lequel les manches de classement doivent être exécutées se fait avant le premier départ et doit être rendu visible par annonce ou affichage.
- e) Après la fin des manches de classement, le nombre total de points pour chaque voilier sera déterminé et le classement de groupe sera effectué. Les voiliers avec le plus petit nombre de points partent dans le groupe A, les voiliers suivants dans le groupe B, etc. En cas d'égalité, le numéro du tirage au sort est décisif !

8.2.3 Montant-Descendant

a) A l'issue des manches de classement, les promotions et relégations de chaque groupe sont déterminées selon la méthode suivante :

-s'il y a 11 voiliers ou moins dans le groupe A :

les **3** premiers voiliers d'un groupe, sauf en A, avec le plus petit nombre de points sont promus et les 3 derniers voiliers avec le plus grand nombre de points, sauf dans le dernier groupe, sont relégués.

-pour 12 à 15 voiliers du Groupe A :

les **4** premiers voiliers d'un groupe, sauf en A, avec le plus petit nombre de points sont promus et les 4 derniers voiliers avec le plus grand nombre de points, sauf dans le dernier groupe, sont relégués.

-pour 16 à 19 voiliers du Groupe A :

les **5** premiers voiliers d'un groupe, sauf en A, avec le plus petit nombre de points sont promus et les 5 derniers voiliers avec le plus grand nombre de points, sauf dans le dernier groupe, sont relégués.

-pour 20 à 23 voiliers du Groupe A :

les **5** premiers voiliers d'un groupe, sauf en A, avec le plus petit nombre de points sont promus et les 5 derniers voiliers avec le plus grand nombre de points, sauf dans le dernier groupe, sont relégués.

b) Un voilier qui s'est retiré de la régates ne sera pas retiré du tableau des résultats tant qu'il n'aura pas été relégué dans le dernier groupe. S'il ne reste que 4 voiliers dans le dernier groupe, les groupes doivent être réaffectés. Les points de la dernière manche parcourue sont pris comme base pour le reclassement. En aucun cas un voilier ne peut monter ou descendre de plus d'un groupe.

8.2.4 Système de notation

a) Les voiliers qui ont terminé reçoivent des points en fonction de leur classement :

Position : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 etc. Points : 0 1,7 3 4 5 6 7 8 9 etc.

b) Disqualification par le responsable du point de départ

Un voilier classé dernier en raison d'une décision du responsable du point de départ recevra les points pour la dernière place dans cette course

c) Disqualification par le Jury :

Dernière place dans cette manche + points selon le nombre de voiliers partis dans cette manche x 0,5.

Les points peuvent être annulés conformément à la règle 8.9.5.

d) Disqualification non annulable

Points comme sous c. ou la dernière place de tout le peloton de départ en cas d'infraction particulièrement grave du pilote. Ne peut être prononcé que par le jury.

e) Le voilier avec le plus petit nombre de points remporte la régates.

8.2.5 Suppression des résultats

Après la fin de la régates, les annulations suivantes des plus mauvais résultats, y compris les courses de classement, seront effectuées :

De 5 à 9 manches courues 1 enlevée

de 10 à 14 manches courues 2 enlevées

de 15 à 19 manches courues 3 enlevées

de 20 à 24 manches courues 4 enlevées

etc.

8.2.6 Egalité de points aux places du podium

En cas d'égalité de points entre 2 bateaux, le nombre de meilleures places sera comptabilisé.

S'il y a encore égalité de points, un tirage au sort sera réalisé.

8.3. Système de régates italienne

8.3.1 Avant-propos

Le système de régates suivant remonte à une idée de Luigi Badinelli.

Il est utilisé avec succès depuis longtemps et offre notamment les avantages suivants :

- a) chaque participant doit avoir la possibilité d'être sur un pied d'égalité vis-à-vis de tous les concurrents. Mais il y a aussi la possibilité, dès le départ, que les meilleurs voiliers naviguent encore et encore les uns contre les autres
- b) dès le départ, tous les points sont pris en compte pour le classement final
- c) en raison du réarrangement constant des groupes, des voiliers moins performants rencontrent à plusieurs reprises les meilleurs voiliers lors d'une régates

8.3.2 Classement et mouvement entre les groupes

- a) Les bateaux sont répartis par tirage au sort, en groupes comprenant au moins 6 voiliers.
Cependant, au moins 3 groupes doivent être formés.
- b) Lors de la division en groupes, il faut veiller à ce que le nombre de voiliers dans chaque groupe soit aussi égal que possible et divisible par le nombre de groupes.
- c) Après avoir terminé un tour, les voiliers sont redistribués par groupes. A cet effet, les voiliers de chaque groupe sont classés en fonction de leur arrivée. Le groupe ainsi formé est divisé en sections pour la nouvelle division des voiliers. Chaque groupe doit être divisé en autant de sections qu'il y a de groupes dans la régates et chaque section doit finalement contenir le même nombre de voiliers. Ce sont donc les meilleurs voiliers d'une course de Section A de leur groupe, ceux qui terminent en Section B, etc.
- d) Pour le passage suivant, la somme des sections A de tous les groupes donne le nouveau groupe A, la somme des sections B de tous les groupes donne le nouveau groupe B, etc.
- e) Si le nombre de voiliers inscrits ne peut pas être divisé en groupes de même taille, ou si le nombre de voiliers dans les groupes individuels ne peut pas être divisé en sections de même taille par le nombre de groupes, alors le jury doit déterminer avec précision avant le début de la régates comment se déroulera la division en sections individuelles. Cette détermination doit être annoncée avant le premier départ en l'affichant sur le panneau d'affichage prévu à cet effet.
- f) Cependant, la division doit être effectuée de telle manière que le nombre de voiliers dans chaque section diffère d'au plus 1 voilier. Cela doit également être fait dans les groupes individuels de telle sorte que la somme des sections A donne à nouveau un groupe A de la même taille (comme avant la nouvelle division). Ceci s'applique également à tous les autres groupes.
- g) Si le nouveau groupement est affecté par l'arrivée simultanée de 2 voiliers ou plus, le nombre de places d'avancement sera augmenté en conséquence. Dans le groupe correspondant concerné par cela, le nombre de places de relégation sera augmenté en conséquence. Cette procédure se fait alors toujours aux dépens du dernier groupe, dans lequel moins de voiliers débarquent et dans ce dernier groupe moins de voiliers montent ensuite.

8.3.3 Système de notation

- a) Tout voilier terminant une manche, ne se retirant pas ou étant disqualifié recevra les points suivants :
Position : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 etc. Points : 0 1,7 3 4 5 6 7 8 9 etc.
- b) Après le 1er tour, les voiliers du nouveau groupe B reçoivent 3 points en plus de ceux du groupe A, les voiliers du nouveau groupe C 6 points supplémentaires, les voiliers du nouveau groupe D 9 points supplémentaires, les voiliers du nouveau groupe E 12 points supplémentaires etc.
- c) Disqualification par le responsable du point de départ :
Un voilier classé dernier par une première décision du responsable du site de mise à l'eau recevra les points de la dernière place.

d) Disqualification par jury

Dernière place dans cette manche + points selon le nombre de voiliers partis dans cette manche x 0,5.

Pour l'évaluation finale, les résultats de toutes les manches sont additionnés.

8.4. MSS Système le plus simple

8.4.1 Avant-propos

L'objectif du système MSS consiste à :

- Donner les mêmes chances et les mêmes droits à tous les participants (pas d'ascendant ni de descendant)
- Supprimer le classement par groupe
- Fournir un effort minimal d'organisation
- Permettre une mise en œuvre simple

8.4.2 Mise en œuvre

a) L'organisateur divisera au hasard les partants en groupes.

b) Le nombre de partants par groupe est déterminé par le directeur de course.

c) La composition ultérieure des groupes individuels résulte de l'ordre de passage du tour précédent respectif dans les tours suivants :

Avec 2 groupes :

1er, 3e, 5e, 7e, 9e etc. le marin navigue dans la manche suivante du groupe A 2e, 4e, 6e, 8e, 10e etc. le

marin navigue dans la manche suivante du groupe B Avec 3 groupes :

1er, 4e, 7e, 10e, 13e etc. le marin navigue dans la manche suivante du groupe A 2e, 5e, 8e, 11e, 14e etc. le

marin navigue dans la manche suivante du groupe B les 3e, 6e, 9e, 12e, 15e etc. les marins naviguent la

prochaine manche dans le Groupe C Avec 4 groupes : le 1er, 5e, 9e, 13e, 17e etc. marin navigue dans la

manche suivante du Groupe A le 2e, 6e, 10e, 14e, 18e etc. navigue dans la manche suivante dans le groupe B

le 3e, 7e, 11e, 15e, 19e etc. le marin navigue dans la manche suivante dans le groupe C 4e, 8e, 12e, 16e, 20e

etc. Les marins naviguent la prochaine manche dans le groupe D

Les points sont attribués dans chaque groupe selon le système de points bas :

Position : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 etc. Points : 0 1,7 3 4 5 6 7 8 9 etc.

Les manches éliminées ne sont pas strictement nécessaires avec ce système, mais peuvent être utilisés.

RR 20 – Partie 9 Édition 20.0

Règlement sur la mesure de la partie 9

9.1. Dispositions générales

9.1.1 Autorité suprême

L'édition allemande des règles et suppléments de régate actuellement en vigueur est l'autorité suprême en cas d'ambiguïtés concernant les règles de jauge et les règles de classe. Toutefois, en cas d'ambiguïté, l'avis du service voile de NAVIGA doit être recueilli.

9.1.2 Statut des présentes Conditions

- a) Le règlement de classe s'applique toujours avec les croquis insérés.
- b) Les règles de mesure suivantes ne doivent pas être modifiées par un comité de course
- c) Des modifications ou des ajouts ne peuvent être effectués que s'ils ont déjà été spécifiés dans le règlement d'une régate.

9.1.3 Une classe de conception

Dans une classe monotype, est interdit tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le règlement de classe.

9.1.4 Classe de construction

Tout ce qui n'est pas expressément interdit dans les règles de classe est autorisé dans une classe de construction.

9.1.5 Marques de mesure

- a) Les marques de mesure doivent être d'une couleur différente de celle du fond et avoir une largeur d'au moins 3 mm.
- b) Les mesures doivent être prises entre les intérieurs des marques de mesures.

9.1.6. Exigences relatives au matériau de la voile - mesure de la voile

- a) Les voiles peuvent également être en matériau non textile. Elles peuvent être renforcées de n'importe quelle manière. Cependant, les voiles doivent pouvoir être enroulées sur un tube de 8 cm de diamètre sans être détruites.
- b) Toutes les mesures d'une voile sont prises alors qu'elle est sèche et posée sur une table.
Le tissu doit être lissé, sans plis et reposer à plat le long de la ligne mesurée.

9.1.7 Poids spécifique du matériau de ballast

Le matériau de ballast ne doit pas avoir un poids supérieur au plomb (11,3 kg/dm³).

9.2 Défenses

- a) Chaque voilier doit être équipé d'une défense avant faite d'un matériau souple et caoutchouteux (par exemple du silicone) pour minimiser les dommages à un autre voilier en cas de collision.
- b) La défense de proue doit être montée sur une surface plane de la proue pour des raisons de sécurité et ne doit pas recouvrir une pointe de proue sous-jacente. Son épaisseur doit être d'au moins 1 cm en un point sauf indication contraire dans les règles de classe.
- c) Si la longueur hors tout d'un bateau est mesurée, la défense est incluse.

9.3 Marques de classe, lettres de nationalité et numéros de voile

9.3.1. Description des marques

Les marques doivent être conformes aux exigences du formulaire ISAF Sail Identification Marks.

Chaque voilier doit porter les marques suivantes sur sa voile :

- a) un insigne de classe à laquelle il appartient
 - b) une ou plusieurs lettres identifiant leur nationalité selon la réglementation en vigueur de l'ISAF
 - c) un numéro de voile attribué par votre instance dirigeante nationale
 - d) le numéro de voile est composé des 2 ou 3 derniers chiffres, ou du seul chiffre le cas échéant, du numéro d'immatriculation attribué au voilier par l'autorité compétente
 - e) dans le cas de 1 ou 2 chiffres, il doit y avoir un espace devant le numéro de voile pour un chiffre supplémentaire. Ce chiffre supplémentaire peut être prescrit par le comité de régates en cas de doublons.
 - f) les tailles des marques de classe, des lettres nationales et des numéros de voile sont spécifiées dans le formulaire des marques d'identification de voile de l'ISAF
 - g) tous les chiffres et lettres doivent être appliqués de manière à pouvoir être clairement identifiés même à distance
 - h) toutes les voiles doivent avoir les numéros de voile et les marques nationales sur les 2 côtés de la voile
 - i) dans le cas de voiles claires ou translucides, elles doivent être placées à des hauteurs différentes, plus hautes à tribord. Les marques de classe peuvent être placées dos à dos.
- Les numéros de voile doivent être apposés sur les focs.
- j) les marquages doivent être exécutés dans une couleur contrastant avec la voile.
Des lettres majuscules standard sans décoration et des chiffres arabes doivent être utilisés.

9.3.2. Les sanctions

Un voilier ne doit pas être disqualifié pour non-respect des exigences de la règle 9.3 sans avertissement préalable et sans possibilité de rectification.

9.4 Enregistrement des anciens voiliers

Si les règles de jauge sont modifiées, mais qu'un voilier a un certificat de jauge valide, il est toujours autorisé à participer aux régates, à moins que des modifications ne soient apportées qui nécessitent une nouvelle jauge.

Un nouveau certificat de mesure peut alors être délivré conformément aux réglementations de mesure actuellement en vigueur.

Cependant, les voiliers participant aux championnats continentaux ou mondiaux doivent se conformer aux règles de jauge en vigueur et présenter un certificat de jauge valide.